



***United States–Spain Treaties in Force,
January 1, 2009***

**Air Transport Agreement between the Government of the
United States of America and The Government of Spain**

Agreement signed at Madrid February 20, 1973
Entered into force provisionally February 20, 1973
Entered into force definitively August 3, 1973.

TIAS 7725



*United States-Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA AND THE GOVERNMENT OF SPAIN
ACUERDO SOBRE TRANSPORTES AEREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y EL GOBIERNO DE ESPAÑA

STATUS:

Agreement signed at Madrid February 20, 1973;
Entered into force provisionally February 20, 1973;
Entered into force definitively August 3, 1973.

TEXT:

The Government of the United States of America and the Government of Spain,

Recognizing the increasing importance of international air travel between the two countries and desiring to conclude an agreement which will assure its continued development in the common welfare, and

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, (1)

NOTES

(1) TIAS 1591, 3756; 61 Stat. 1180; 8 UST 179.

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

For the purpose of the present Agreement:

A. "Agreement" shall mean this Agreement, the Schedule attached thereto, and any amendment thereto.

B. "Aeronautical authorities" shall mean, in the case of the United States of America, the Civil Aeronautics Board, and in the case of Spain, the Subsecretariat of Civil Aviation, or, in both cases, any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by those authorities.

C. "Designated airline" shall mean an airline that one Contracting Party has notified the other Contracting Party to be an airline which will operate a specific route or routes listed in the Schedule to this Agreement. Such notification shall be communicated in writing through diplomatic channels.



*United States–Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

D. "Territory", in relation to a State, shall mean the land areas under the sovereignty, suzerainty, protection, jurisdiction or trusteeship of that State, and territorial waters adjacent thereto.

E. "Air service" shall mean any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail, separately or in combination.

F. "International air service" shall mean an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.

G. "Stop for non-traffic purposes" shall mean a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

ARTICLE 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party rights for the conduct of air services by the designated airline or airlines, as follows:

- (1) To fly across the territory of the other Contracting Party without landing;
- (2) To land in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
- (3) To make stops at the points in the territory of the other Contracting Party named on each of the routes specified in the appropriate paragraph of the Schedule of this Agreement for the purpose of taking on and discharging international traffic in passengers, cargo, and mail, separately or in combination.

ARTICLE 3

Air service on a route specified in the Schedule to this agreement may be inaugurated by an airline or airlines of one Contracting Party at any time after that Contracting Party has designated such airline or airlines for that route and the other Contracting Party has granted the appropriate operating permission. Such other Contracting Party shall, subject to Article 4, grant this permission, provided that the designated airline or airlines may be required to qualify before the competent aeronautical authorities of that Contracting Party, under the laws and regulations applied by those authorities, before being permitted to engage in the operations contemplated in this Agreement.

ARTICLE 4

A. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the operating permission referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline



*United States–Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

designated by the other Contracting Party, or to impose conditions on such permission, in the event that:

- (1) Such airline fails to qualify under the laws and regulations applied by the aeronautical authorities of that Contracting Party;
- (2) Such airline fails to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement; or
- (3) That Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of that Contracting Party.

B. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement, the right to revoke such permission shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 5

A. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

B. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail of aircraft, including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail of the airlines of the other Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

ARTICLE 6

Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each Contracting Party reserves the right, however, to



*United States–Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 7

Without prejudice to the obligations accepted by both Contracting Parties under Article 15 of the Convention on International Civil Aviation, each Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and air navigation facilities under its control, provided that such charges shall not be higher than the charges imposed for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

ARTICLE 8

A. Each Contracting Party shall exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law and on the basis of reciprocity from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees, and other national duties and charges on fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular equipment, ground equipment, stores, and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the airlines of such other Contracting Party engaged in international air service. The exemptions provided under this paragraph shall apply to items:

- (1) Introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
- (2) Retained on aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party; or
- (3) Taken on board aircraft of the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other and intended for use in international air service;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption.

B. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph A, provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

ARTICLE 9



*United States–Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

- A. There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of each Contracting Party to operate on any route covered by this Agreement.
- B. In the operation by the airlines of either Contracting Party of the air services described in this Agreement, the interest of the airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same routes.
- C. The air services made available to the public by the airlines operating under this Agreement shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.
- D. Services provided by a designated airline under this Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the countries of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Agreement shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:
- (1) traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;
 - (2) the requirements of through airline operations; and,
 - (3) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.
- E. Without prejudice to the right of each Contracting Party to impose such uniform conditions on the use of airports and airport facilities as are consistent with Article 15 of the Convention on International Civil Aviation, neither Contracting Party shall unilaterally restrict the airline or airlines of the other Contracting Party with respect to capacity, frequency, scheduling or type of aircraft employed in connection with services over any of the routes specified in the Schedule to this Agreement. In the event that one of the Contracting Parties believes that the operations conducted by an airline of the other Contracting Party have been inconsistent with the standards and principles set forth in this Article, it may request consultations pursuant to Article 12 of this Agreement for the purpose of reviewing the operations in question to determine whether they are in conformity with said standards and principles.

ARTICLE 10



*United States-Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

- A. All rates to be charged by an airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as costs of operation, reasonable profit, and the rates charged by any other airlines, as well as the characteristics of each service. Such rates shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties, who shall act in accordance with their obligations under this Agreement, within the limits of their legal competence.
- B. Any rate proposed to be charged by an airline of either Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall, if so required, be filed by such airline with the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days before the proposed date of introduction unless the Contracting Party with whom the filing is to be made permits filing on shorter notice. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall use their best efforts to insure that the rates charged and collected conform to the rates filed with either Contracting Party, and that no airline rebates any portion of such rates by any means, directly or indirectly, including the payment of excessive sales commissions to agents.
- C. It is recognized by both Contracting Parties that, during any period for which either Contracting Party has approved the traffic conference procedures of the International Air Transport Association, or other association of international air carriers, any rate agreements concluded through these procedures and involving an airline or airlines of that Contracting Party will be subject to the approval of the aeronautical authorities of that Contracting Party.
- D. If the aeronautical authorities of a Contracting Party, on receipt of the notification referred to in paragraph B above, are dissatisfied with the rate proposed, the other Contracting Party shall be so informed at least fifteen (15) days prior to the date that such rate would otherwise become effective, and the Contracting Parties shall endeavor to reach agreement on the appropriate rate.
- E. If the aeronautical authorities of a Contracting Party, upon review of an existing rate charged for carriage to or from the territory of that party by an airline or airlines of the other Contracting Party are dissatisfied with that rate, the other Contracting Party shall be so informed and the Contracting Parties shall endeavor to reach agreement on the appropriate rate.
- F. In the event that an agreement is reached pursuant to the provisions of paragraph D or E, each Contracting Party will exercise its best efforts to put such rate into effect.
- G. If:



*United States–Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

(1) under the circumstances set forth in paragraph D, no agreement can be reached prior to the date that such rate would otherwise become effective; or

(2) under the circumstances set forth in paragraph E, no agreement can be reached prior to the expiration of sixty (60) days from the date of notification,

then the aeronautical authorities of the Contracting Party raising the objection to the rate may take such steps as may be considered necessary to prevent the inauguration or the continuation of the service in question at the rate complained of; provided, however, that the aeronautical authorities of the Contracting Party raising the objection shall not require the charging of a rate higher than the lowest rate charged by its own airline or airlines for comparable service between the same points.

H. When in any case under paragraph D and E the Contracting Parties cannot agree within a reasonable time upon the appropriate rate after consultation initiated by either of them, the terms of Article 13 of this Agreement shall apply. In rendering its decision or award, the arbitral tribunal shall be guided by the principles laid down in this Article.

ARTICLE 11

The following provisions shall govern the sale of air transportation and the conversion and remittance of revenues:

A. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, in its discretion, through its agents. Such airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries.

B. Any rate specified in terms of the national currency of one of the Contracting Parties shall be established in an amount which reflects the effective exchange rate (including all exchange fees or other charges) at which the airlines of both Parties can convert and remit the revenues from their transport operations into the national currency of the other Party.

C. Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly and without restrictions at the rate or exchange in effect for the sale of transportation at the time such revenues are presented for conversion and remittance and shall be exempted from taxation to the fullest extent permitted by national law. If a Contracting Party does not have a convertible currency and requires the submission of applications for conversion and remittance, the airlines of the other



*United States-Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

Contracting Party shall be permitted to file such applications as often as weekly free of burdensome or discriminatory documentary requirements.

ARTICLE 12

Either Contracting Party may at any time request consultations on the interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the request.

ARTICLE 13

A. Any dispute with respect to matters covered by this Agreement not satisfactorily adjusted through consultation shall, upon request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth herein.

B. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators constituted as follows:

(1) One arbitrator shall be named by each Contracting Party within sixty (60) days of the date of delivery by either Contracting Party to the other of a request for arbitration. Within thirty (30) days after such period of sixty (60) days, the two arbitrators so designated shall by agreement designate a third arbitrator, who shall not be a national of either Contracting Party.

(2) If either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not agreed upon in accordance with paragraph (1), either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to designate the necessary arbitrator or arbitrators.

C. Each Contracting Party shall use its best efforts consistent with its national law to put into effect any decision or award of the arbitral tribunal.

D. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties.

ARTICLE 14

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 15



*United States-Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

Either of the Contracting Parties may, at any time, notify the other Contracting Party of its desire to terminate the present Agreement. This notification will be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The termination will take effect twelve (12) months after the date on which the other Contracting Party receives the notification, unless such notification is withdrawn by mutual agreement prior to the expiration of said period. If the other Contracting Party does not acknowledge receipt of said notification, it shall be considered received fourteen (14) days after the International Civil Aviation Organization has received the notification.

ARTICLE 16

The present Agreement will enter into force provisionally on the date of its signature and definitively on the date upon which both Parties have mutually notified each other through an exchange of diplomatic notes of the fulfillment of their respective constitutional formalities. (1)

NOTES

(1) Aug. 3, 1973.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Madrid in the English and Spanish languages, both texts being equally authentic, this 20th day of February, 1973.

El Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de España,

Reconociendo la creciente importancia del tráfico aéreo internacional entre los dos países y deseando concluir un Acuerdo que asegure, en interés público, su continuo desarrollo, y

Siendo Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago el día 7 de diciembre de 1944,

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Para los fines del presente Acuerdo:



*United States-Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

- A. El término "Acuerdo" significara este Acuerdo, el Cuadro de Rutas anejo al mismo y cualquier enmienda posterior.
- B. El término "Autoridades Aeronáuticas" significara en el caso de los Estados Unidos de América la Junta de Aeronáutica Civil; y en el caso de España, la Subsecretaría de Aviación Civil; o, en ambos casos, toda persona u organismo autorizado a desempeñar las funciones ejercidas en la actualidad por dichas Autoridades.
- C. El término "Empresa Aérea Designada" significara una empresa aérea que una de las Partes Contratantes haya notificado a la otra Parte Contratante que es la empresa aérea que operara una determinada ruta o rutas especificadas en el cuadro de Rutas anejo a este Acuerdo. Tal notificación será comunicada por escrito por Vía Diplomática.
- D. El término "Territorio" referido a un Estado, significara las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a las mismas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección, jurisdicción o fideicomiso de dicho Estado.
- E. El término "Servicio Aéreo" significara todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves destinadas al transporte público de pasajeros, carga o correo, combinados o separadamente.
- F. El término "Servicio Aéreo Internacional" significara un servicio aéreo que sobrevuelo el territorio de más de un Estado.
- G. El término "Escala para Fines no Comerciales" significara un aterrizaje para fines que no sean embarcar o - desembarcar pasajeros, carga o correo.

ARTÍCULO 2

Cada una de las Partes Contratantes concede a la otra Parte los siguientes derechos para la prestación de servicios aéreos por la empresa aérea o empresas aéreas designadas:

1. Sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar;
2. Aterrizar en el territorio de la otra Parte Contratante para fines no comerciales; y
3. Hacer escalas en los puntos del territorio de la otra Parte Contratante mencionados en cada una de las rutas especificadas en el párrafo correspondiente del Cuadro de Rutas de este Acuerdo a los fines de embarcar o desembarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo separados o combinados.



*United States–Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

ARTÍCULO 3

El servicio aéreo de una ruta especificada en el Cuadro de Rutas de este Acuerdo podrá ser inaugurado por una empresa o empresas aéreas de una Parte Contratante en cualquier fecha después de que dicha Parte Contratante hubiera designado tal empresa o empresas aéreas para aquella ruta y la otra Parte Contratante hubiera concedido el oportuno permiso operativo. Dicha otra Parte Contratante estará - obligada, con sujeción al Artículo 4, a otorgar dicho - permiso, con la condición de que podrá exigir a la empresa o empresas aéreas designadas que cumplan los requisitos de las Autoridades Aeronáuticas competentes de aquella Parte Contratante, conforme a las leyes y reglamentos aplicados por dichas Autoridades, antes de que se les permita prestar el servicio previsto en este Acuerdo.

ARTÍCULO 4

A. Cada Parte Contratante se reserva el derecho de no conceder o de revocar el permiso operativo estipulado en el Artículo 3 de este Acuerdo respecto de una empresa - aérea designada por la otra Parte Contratante, o de imponer condiciones a tal permiso, en el caso de que:

- (1) Dicha empresa aérea no cumpla los requisitos exigidos por la leyes y reglamentos aplicados por las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte Contratante;
- (2) Dicha empresa aérea no cumpla con las leyes y reglamentos mencionados en el Artículo 5 de este Acuerdo; o
- (3) Esa Parte Contratante no esté convencida de que una parte substancial de la propiedad y el control efectivo de esta empresa aérea se halla en manos de la Parte Contratante que ha designado a la empresa aérea o de sus nacionales.

B. A menos que una acción inmediata no sea esencial para evitar infracciones de las leyes o reglamentos a que se refiere el Artículo 5 de este Acuerdo, el derecho a revocar tal permiso se ejercerá solamente después de efectuar consultas con la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 5

A. Las leyes y reglamentos de cada Parte Contratante relativos a la entrada en su territorio y a la salida de - este de las aeronaves empleadas en la navegación internacional, o relativos a la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la empresa o empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante y serán observadas por



*United States-Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

dichas aeronaves a la entrada o a la salida y mientras estén dentro del territorio de la primera Parte Contratante.

B. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos a la admisión en su territorio, o a la salida de este, de los pasajeros, la tripulación, la carga o el correo de las aeronaves, inclusive los reglamentos de entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y - reglamentos sanitarios, serán observados por dichos pasajeros, tripulación, carga o correo de las empresas - aéreas de la otra Parte Contratante, o, en su nombre, por agentes de las mismas, a la entrada o salida del - territorio de la primera Parte Contratante, y mientras se encuentren en el mismo.

ARTÍCULO 6

Los certificados de aeronavegabilidad, los títulos de aptitud y las licencias no caducadas expedidas o convalidadas por una de las Partes Contratantes serán reconocidos como válidos por la otra Parte Contratante para la explotación de las rutas y servicios concedidos en este Acuerdo, con la condición de que los requisitos que se hayan exigido para expedir o convalidar dichos certificados, licencias o títulos sean iguales o superiores a las normas mínimas que pudieran establecerse de acuerdo con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Sin embargo, cada una de las Partes Contratantes se reserva el derecho de no reconocer la validez, - para sobrevuelo de su propio territorio, de los títulos de aptitud y las licencias expedidos a sus propios súbditos por la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 7

Sin perjuicio de las obligaciones aceptadas por ambas Partes Contratantes según el Artículo 15 del Convenio sobre - Aviación Civil Internacional, cada una de las Partes podrá imponer o permitir que se impongan tarifas justas y razonables por el uso de aeropuertos públicos y de las instalaciones y servicios de ayuda a la navegación bajo su control, - con tal de que dichas tarifas no sean superiores a las impuestas a sus aeronaves nacionales destinadas a servicios - internacionales similares por el uso de dichos aeropuertos y servicios.

ARTÍCULO 8

A. Sobre la base de reciprocidad, cada Parte Contratante exonerará, en la máxima medida posible que sus leyes - nacionales lo permitan, a la empresa aérea o empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante de las - restricciones de importación, impuestos de aduanas, impuestos de consumo, derechos de inspección y otros impuestos o gravámenes nacionales y tasas por concepto - de combustible, lubricantes, materiales técnicos fungibles, piezas de repuesto inclusive motores, equipo corriente, equipo terrestre, provisiones y otros artículos que hayan de usarse solo en relación con la operación o servicios de mantenimiento y suministro de las



*United States–Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

aeronaves de las empresas aéreas de la otra Parte Contratante dedicadas al servicio aéreo internacional. Las exoneraciones estipuladas conforme a este apartado se aplicarán a los artículos:

- (1) Introducidos en el territorio de una Parte Contratante por o a nombre de una de las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante;
- (2) Retenidos a bordo de una aeronave de la empresa aérea designada de una Parte Contratante al llegar al territorio de la otra Parte Contratante o al salir del - mismo; o
- (3) Embarcados a bordo de una aeronave de la empresa aérea designada de una Parte Contratante en el territorio de la otra y para ser usados en el servicio aéreo internacional;

aunque estos artículos sean o no usados o consumidos totalmente dentro del territorio de la Parte Contratante que otorgue la exoneración.

B. Las exoneraciones previstas en este Artículo también se concederán en los casos en que la empresa aérea o empresas aéreas designadas de una Parte Contratante hayan concertado acuerdos con otra u otras empresas aéreas para prestar o transferir en el territorio de la otra Parte Contratante los artículos especificados en el Apartado A, siempre que dicha o dichas empresas aéreas gocen igualmente de tales exoneraciones concedidas por la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 9

A. Las empresas aéreas de cada Parte Contratante que presten servicios en cualquiera de las rutas estipuladas en este Acuerdo disfrutarán de una justa y equitativa igualdad de oportunidades.

B. En la explotación de los servicios aéreos descritos en este Acuerdo por las empresas aéreas de cualquiera de - las Partes Contratantes se tomarán en consideración los intereses de las empresas aéreas de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios que estas ultimas presten en la totalidad o en parte de las mismas rutas.

C. Los servicios ofrecidos al público por las empresas aéreas que operen de conformidad con este Acuerdo deberán guardar estrecha relación con las necesidades del público en tales servicios.

D. Los servicios que preste una empresa aérea designada conforme al presente Acuerdo tendrán como objetivo primario el proporcionar capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre el país de su nacionalidad y los países de destino final del



*United States–Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

tráfico. El derecho a embarcar o desembarcar, en dichos servicios, tráfico internacional destinado a terceros países o procedente de ellos en algún punto o puntos de las rutas especificadas en este - Convenio se ejercerá conforme a los principios generales de una evolución ordenada del tráfico, que ambas Partes Contratantes aceptan, y estará sujeto al principio general de que la capacidad de transporte aéreo debe - guardar relación con:

- (1) Las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países a donde va destinado finalmente el tráfico;
- (2) Las necesidades del servicio de las líneas aéreas directas; y
- (3) Las necesidades del tráfico de la región por donde pasa la línea aérea, después de tomar en consideración los servicios locales y regionales.

E. Sin perjuicio del derecho de cada Parte Contratante de imponer las condiciones uniformes para la utilización de aeropuertos y servicios e instalaciones aeroportuarias de conformidad con el Artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ninguna de las Partes Contratantes impondrá restricciones unilateralmente a la empresa o empresas aéreas de la otra Parte Contratante en lo que respecta a la capacidad, la frecuencia, la programación de rutas y el tipo de aeronave que se use en relación con los servicios prestados en las rutas estipuladas en el Cuadro de Rutas anexo a este Acuerdo. En caso de que una de las Partes Contratantes considere que el servicio prestado por una empresa aérea de la - otra Parte Contratante no se ajustase a las normas y - principios estipulados en este Artículo, podrá solicitar consultas conforme al Artículo 12 de este Acuerdo, a fin de examinar las operaciones en cuestión para determinar si las mismas están de conformidad con dichas normas y principios.

ARTÍCULO 10

A. Todas las tarifas que haya de aplicar una empresa aérea de una Parte Contratante por transportes a o desde el territorio de la otra Parte Contratante serán establecidas a niveles razonables teniendo en cuenta todos los - factores relevantes, tales como costo de la operación, obtención de ganancias razonables, tarifas percibidas - por otras empresas aéreas, así como las características de cada servicio. Dichas tarifas tendrán que ser aprobadas por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, quienes, dentro de los límites de su competencia legal, deberán proceder de acuerdo con las obligaciones que les impone el presente Acuerdo.

B. Toda tarifa que una empresa aérea de cualquiera de las Partes Contratantes se proponga aplicar para el transporte a o desde el territorio de la otra Parte Contratante deberá presentarse, caso de ser requerida, ante las Autoridades Aeronáuticas de la otra



*United States-Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

Parte Contratante, al menos treinta (30) días antes de la fecha en que se propone ponerla en vigor, a menos que la Parte Contratante que debe ser informada admita que la presentación se haga en un plazo de tiempo menor. Las Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante harán todo lo posible - para asegurar que las tarifas fijadas y cobradas se ajusten a las presentadas a la Parte Contratante competente y que ninguna empresa aérea haga descuento alguno sobre estas tarifas por cualquier medio, directo o indirecto, incluyendo el pago de comisiones excesivas a los agentes.

C. Ambas Partes Contratantes reconocen que en cualquier periodo para el cual alguna de las Partes Contratantes haya aprobado los procedimientos de la Conferencia de Tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, o de otra asociación de transportistas aéreos internacionales, todos los acuerdos sobre tarifas concluidos - por dicho procedimiento que afecten a una o mas empresas de esta Parte Contratante quedarán sujetos a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte Contratante.

D. Si al recibir la notificación que se menciona en el apartado B de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante no están conformes con la tarifa propuesta, deberán notificarlo a la otra Parte Contratante al menos quince (15) días antes de la fecha en que dicha tarifa tendría que entrar en vigor, y las Partes - Contratantes tratarán de ponerse de acuerdo sobre la tarifa apropiada.

E. Si al examinar una tarifa en vigor para el transporte a o desde el territorio de una Parte Contratante fijada por una empresa o empresas aéreas de la otra Parte Contratante, las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante no estuvieran conformes con tal tarifa, deberán notificarlo a la otra Parte Contratante y ambas Partes Contratantes tratarán de ponerse de acuerdo sobre la tarifa apropiada.

F. En el caso de que se llegue a un acuerdo de conformidad con los procedimientos previstos en los párrafos D o E, cada Parte Contratante hará todo lo posible para poner en vigor la tarifa acordada.

G. Si,

(1.) de acuerdo con los supuestos previstos en el párrafo D, no es posible llegar a un acuerdo antes de la fecha en que dicha tarifa tendría que entrar en vigor, o

(2). de acuerdo con los supuestos previstos en el párrafo E, no se pudiese llegar a un acuerdo dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha de la notificación,

las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante - que se opuso a dicha tarifa podrán adoptar entonces las medidas que estimen necesarias para impedir la inauguración o la continuación del servicio en cuestión con la tarifa objeto de



*United States-Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

controversia, siempre que las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante que se opuso a dicha tarifa no requieran la aplicación de una tarifa - mayor que la tarifa mas baja aplicada por su propia empresa o empresas aéreas para un servicio comparable entre los mismos puntos.

H. Cuando, en cualquiera de los supuestos previstos en los párrafos D y E, las Partes Contratantes, tras consultas iniciadas por cualquiera de ellas, no puedan ponerse de acuerdo, dentro de un plazo razonable, sobre la tarifa apropiada, se aplicarán las disposiciones contenidas en el Artículo 13 del presente Acuerdo. El tribunal arbitral, al pronunciar su decisión o laudo, deberá guiarse por los principios establecidos en este Artículo.

ARTÍCULO 11

La venta de transporte aéreo y la conversión y transferencia de ingresos se regirá por las siguientes disposiciones:

A. Cada empresa aérea designada tendrá derecho a dedicarse a la venta de transporte aéreo, directamente o a traves de sus agentes, en el territorio de la otra Parte Contratante. La empresa aérea en cuestión tendrá derecho a vender este transporte y cualquier persona podrá comprar - libremente tal transporte en la moneda de ese país o en monedas libremente convertibles de otros países.

B. La fijación de una tarifa en la moneda de curso legal de una de las Partes Contratantes será establecida por un importe que refleje el tipo de cambio real (incluyendo en el mismo comisiones y demás gravámenes) al cual las empresas aéreas de ambas Partes puedan convertir y transferir los ingresos de sus operaciones de transporte en la moneda de curso legal de la otra Parte Contratante.

C. Cada empresa aérea designada tendrá derecho a convertir y transferir a su país la parte de los ingresos obtenidos localmente que exceda de las sumas desembolsadas localmente. Se permitirá con prontitud y sin restricciones dicha conversión y transferencia al tipo de cambio vigente para la venta de transporte aéreo en el momento en que tales ingresos sean presentados para su conversión y transferencia, y estarán libres de impuestos en la máxima medida permitida por la ley nacional. Si una de las Partes Contratantes no dispone de una moneda convertible y requiere la presentación de solicitudes para hacer la conversión y transferencia, las empresas aéreas de la - otra Parte Contratante podrán presentar tales solicitudes incluso semanalmente, sin que se les pueda exigir - una documentación discriminatoria o excesivamente complicada.

ARTÍCULO 12



*United States–Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar en todo momento la celebración de consultas acerca de la interpretación, aplicación o modificación de este Acuerdo. Dichas consultas comenzarán dentro de un periodo de sesenta (60) - días contados a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante haya recibido la petición.

ARTÍCULO 13

A. Cualquier divergencia relativa al contenido de este Acuerdo que no se resolviera satisfactoriamente mediante consultas, será sometida a arbitraje a petición de cualquiera de las Partes, de conformidad con el procedimiento previsto a continuación.

B. El arbitraje será efectuado por un tribunal de tres árbitros constituido de la manera siguiente:

(1) Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro dentro de un plazo de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de entrega de una solicitud de arbitraje por cualquiera de las Partes Contratantes a la otra Parte Contratante. Dentro de los treinta (30) días siguientes a dicho periodo de sesenta (60) días, los dos árbitros así nombrados se pondrán de acuerdo para la designación de un tercer árbitro que no podrá ser súbdito de ninguna de las Partes Contratantes.

(2) Si cualquiera de las Partes Contratantes dejase de - nombrar un árbitro, o si no se llegase a un acuerdo sobre el nombramiento de un tercer árbitro de conformidad con los términos del párrafo (1), cualquiera - de las Partes Contratantes podrá solicitar del Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional la designación del árbitro o árbitros que fuesen necesarios.

C. Cada Parte Contratante, de acuerdo con sus leyes nacionales, hará todo lo posible para ejecutar cualquier decisión o laudo del tribunal arbitral.

D. Los gastos ocasionados por el tribunal arbitral, incluyendo honorarios y gastos de los árbitros, serán satisfechos por partes iguales por las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 14

Este Acuerdo y todas sus enmiendas serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 15

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, notificar a la otra Parte Contratante su deseo de terminar el presente Acuerdo. Esta notificación se



*United States-Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

comunicará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. La denuncia surtirá efecto doce (12) meses - después de la fecha en que reciba la notificación la otra Parte Contratante, a menos que dicha notificación se retire por acuerdo mutuo antes de la expiración de dicho plazo. Si la otra Parte Contratante no acusase recibo de dicha notificación, esta se consideraría recibida catorce - (14) días después de que la Organización de Aviación Civil Internacional haya recibido la notificación.

ARTÍCULO 16

El presente Acuerdo entrará en vigor provisionalmente en el momento de su firma y definitivamente en el momento en que ambas Partes se hayan notificado mutuamente, mediante Canje de Notas Diplomáticas, el cumplimiento de sus respectivas formalidades constitucionales.

En fe de lo cual, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el - presente Acuerdo.

Hecho en Madrid por duplicado, en los idiomas español e inglés, siendo igualmente auténticos ambos textos, el día 20 de febrero de 1973.

SIGNATORIES:

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA:

HORACIO RIVERO

[SEAL]

FOR THE GOVERNMENT OF SPAIN:

GREGORIO LOPEZ BRAVO DE CASTRO

[SEAL]

POR EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA,

HORACIO RIVERO

[SEAL]

POR EL GOBIERNO ESPANOL,

GREGORIO LOPEZ BRAVO DE CASTRO



*United States–Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

[SEAL]

APPENDICES:
ROUTE SCHEDULE

A. An airline or airlines designated by the Government of the United States shall be entitled to operate air services on each of the specified routes, in both directions, and to make scheduled landings in Spain at the points specified in this paragraph:

1. From the United States (1) (2) via the Azores (3) and Lisbon (Portugal) (4) to Madrid, Barcelona, Malaga and Palma de Mallorca as coterminals (5).
2. From the United States (1) (2) via the Azores (3) and Lisbon (Portugal) to Madrid and Barcelona and beyond to points (6) in southern France, Italy, Greece, Algeria, Tunisia, Libya, Arab Republic of Egypt, Uganda, Kenya, Tanzania, Turkey, Israel, Lebanon, Jordan, Iraq, Syria, Saudi Arabia, countries in the Arabian Peninsula, Iran, Afghanistan, Pakistan, India and beyond (7).

NOTES:

- (1) For four years from the signature of the Agreement any flight to and from Miami must stop at San Juan.
- (2) Flights serving Miami or San Juan may not serve points in Spain other than Madrid.
- (3) Only one airport may be served in the Azores on any one flight.
- (4) Without traffic rights between Portugal (including the Azores) and Malaga and between Portugal (including the Azores) and Palma de Mallorca.
- (5) No more than two points in Spain may be served on any flight.
- (6) Only one point may be served in countries other than Libya, Turkey, Iraq, Iran, and India.
- (7) Without traffic rights between Spain and points beyond India.
- (8) All-cargo services may not serve points beyond Spain, except Rome without traffic rights between Spain and Rome.



*United States-Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

(9) On all routes, no rights are granted to carry local, connecting or stopover traffic between points in Spain.

B. An airline or airlines designated by the Government of Spain shall be entitled to operate air services on each of the specified routes, in both directions, and to make scheduled landings in the United States at the points specified in this paragraph:

1. From Spain to the coterminal points Boston, New York and Washington/Baltimore (1).
2. From Spain to San Juan (Puerto Rico) and Miami (2), and
 - a) beyond San Juan to points (3) in Haiti, Jamaica, Spanish-speaking countries in the Caribbean Sea, and Mexico;
 - b) beyond San Juan to points (3) in Haiti, Jamaica, Spanish-speaking countries in the Caribbean Sea, Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador, Costa Rica, and Panama; and
 - c) beyond San Juan to points (3) in Trinidad and Tobago, Curacao, Venezuela, Colombia, Ecuador, Peru, Bolivia and Chile.

NOTES:

(1) No more than two points in the United States may be served on any flight. Only one airport may be served in the Washington/Baltimore area. The airport selected will be notified to the United States Government by the Government of Spain prior to the commencement of service.

(2) For four years from the date of the signature of the Agreement, any flight to and from Miami must stop at San Juan.

(3) Only one point may be served in countries other than Venezuela, Colombia and Ecuador.

(4) All-cargo flights serving only New York may operate via a point in Canada without traffic rights between Canada and New York.

(5) On all routes, no rights are granted to carry local, connecting or stopover traffic between points in the United States.

C. Except as noted, points on any of the specified routes may at the option of the designated airlines be omitted on any or all flights.



*United States-Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

CUADRO DE RUTAS

A. La empresa o empresas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos tendrán derecho a operar servicios aéreos en cada una de las rutas especificadas, en ambas direcciones y realizar escalas comerciales en España en los puntos especificados en este apartado.

1. Desde los Estados Unidos (1) (2) vía las Azores (3) y Lisboa (Portugal) (4) a Madrid, Barcelona, Málaga y Palma de Mallorca como coterminales (5).
2. Desde los Estados Unidos (1) (2) vía Azores (3) y Lisboa - (Portugal) a Madrid y Barcelona y mas allá a puntos (6) en el Sur de Francia, Italia, Grecia, Argelia, Túnez, Libia, - Republica Árabe de Egipto, Uganda, Kenia, Tanzania, Turquía, Israel, Líbano, Jordania, Irak, Siria, Arabia Saudita, Países en la Península Arábiga, Irán, Afganistán, Pakistán, India y mas allá (7).

NOTAS:

- (1) Durante cuatro años a partir de la fecha de la firma del - acuerdo cualquier vuelo hacia y desde Miami tendrá que hacer escala en San Juan.
- (2) Los vuelos que sirven Miami o San Juan no pueden servir - puntos en España excepto Madrid.
- (3) Solo un aeropuerto en las Azores puede ser servido en cualquier vuelo.
- (4) Sin derechos de tráfico entre Portugal (incluyendo las Azores) y Málaga y entre Portugal (incluyendo las Azores) y - Palma de Mallorca.
- (5) No pueden ser servidos mas de dos puntos en España en cualquier vuelo.
- (6) Solo puede ser servido un punto en cada país excepto en Libia, Turquía, Irak, Irán e India.
- (7) Sin derechos de tráfico entre España y puntos mas allá de la India.
- (8) Los servicios puros de carga no pueden servir puntos mas - allá de España excepto Roma sin derechos de tráfico entre España y Roma.
- (9) En ninguna de las rutas se conceden derechos para - transportar tráfico local, de conexión o de "stop-over" entre puntos en España.



*United States-Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*

B. La empresa o empresas aéreas designadas por el Gobierno de España tendrán derecho a operar servicios aéreos en cada una de las rutas especificadas, en ambas direcciones y realizar escalas comerciales en los Estados Unidos en los puntos especificados en este apartado.

1. Desde España a los puntos cotriminales Boston, Nueva York y Washington/Baltimore (1).
2. Desde España a San Juan (Puerto Rico) y Miami (2) y
 - a) Mas allá de San Juan a puntos (3) en Haití, Jamaica, países de habla española en el Caribe y Méjico.
 - b) Mas allá de San Juan a puntos (3) en Haití, Jamaica, países de habla española en el Caribe, Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador, Costa Rica y Panamá, y
 - c) Mas allá de San Juan a puntos (3) en Trinidad y Tobago, Curasao, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú Bolivia y Chile.

NOTAS:

- (1) No pueden ser servidos mas de dos puntos en los Estados Unidos en cualquier vuelo. Solo puede ser servido un aeropuerto en el área de Washington/Baltimore. El Gobierno de España notificará al Gobierno de los Estados Unidos el aeropuerto elegido antes del comienzo del servicio.
- (2) Durante cuatro años a partir de la fecha de la firma del acuerdo cualquier vuelo hacia y desde Miami tendrá que hacer escala en San Juan.
- (3) Solo puede ser servido un punto en cada país excepto en Venezuela, Colombia y Ecuador.
- (4) Los servicios puros de carga con destino solo a Nueva York pueden ser operados vía un punto en Canadá sin derecho de tráfico entre Canadá y Nueva York.
- (5) En ninguna de las rutas se conceden derechos para - transportar tráfico local, de conexión o de "stop-over" entre puntos en los Estados Unidos.

C. Excepto en los casos indicados, pueden omitirse puntos en cualquiera de las rutas especificadas en cualquiera o en todos los vuelos, a opción de la empresa o empresas aéreas designadas.



*United States–Spain Treaties in Force,
January 1, 2009*
